



An den Grossen Rat

07.5211.04

12.5051.02

BVD/P075211/P125051

Basel, 19. März 2014

Regierungsratsbeschluss vom 18. März 2014

Anzug Anita Heer und Konsorten betreffend „Weiterentwicklung Tarifverbund Nordwestschweiz zu einem Verkehrsverbund“

Anzug Aeneas Wanner und Konsorten betreffend „Staatsvertrag "grenzüberschreitende ÖV-Linien" und Prüfung eines gemeinsamen Transportunternehmens“

Der Grossen Rat hat an seiner Sitzung vom 7. Dezember 2011 vom Schreiben betreffend Weiterentwicklung Tarifverbund Nordwestschweiz zu einem Verkehrsverbund des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Anita Heer und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Ein Tarifverbund ist ein Zusammenschluss mehrerer Verkehrsbetriebe eines Gebietes zur Schaffung einheitlicher Tarife und Fahrkarten, die von allen angeschlossenen Unternehmen anerkannt werden. Der integrale Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) wurde 1987 eingeführt und ist seitdem nicht mehr wegzudenken.“

Allerdings ist die Angebotsplanung und -koordination innerhalb des TNW weiterhin völlig den einzelnen Unternehmen resp. politischen Behörden überlassen. Die Gestaltung des Angebots wirkt deswegen manchmal schwerfällig und unkoordiniert. Die Vereinigung für eine Starke Region Basel fordert deshalb seit Jahren Verbesserungen in diesem Bereich.

Ein Verkehrsverbund ist ein rechtlicher und organisatorischer Zusammenschluss von Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften - wie er beispielsweise im Kanton Zürich existiert (ZW) - und ermöglicht ein koordinierteres Angebot als dies in einem Tarifverbund möglich ist, insbesondere in der Anschlussicherung zwischen unterschiedlichen Verkehrsunternehmen und in der Kommunikation mit den Kunden. Einem Verkehrsverbund als Organisationseinheit können von den beteiligten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen auch weitere Aufgaben z.B. im Bereich Planung, Koordinierung und Service übertragen werden.

Eine Verkehrsgemeinschaft ist eine Kooperation von Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften ohne rechtlichen Zusammenschluss, jedoch mit einem höheren Kooperationsgrad als ein reiner Tarifverbund.

Obwohl das organisatorische Umfeld deutlich komplizierter ist als beispielsweise in Zürich (ein Kanton), bitten wir den Regierungsrat zu prüfen und berichten,

- ob ein Verkehrsverbund in der Nordwestschweiz sinnvoll und machbar ist

- ob eventuell eine Verkehrsgemeinschaft schneller umgesetzt werden kann
- welche für unsere Region die optimale Organisationsform darstellen könnte
- wie eine Etappierung vom Tarifverbund zu einem Verkehrsverbund aussehen könnte

Dieses Anliegen wird gleichzeitig in den Parlamenten des Kantons Basel-Landschaft, des Kantons Basel-Stadt und voraussichtlich im Kanton Aargau eingereicht.

Anita Heer, Emmanuel Ullmann, Martin Lüchinger, Roland Engeler-Ohnemus, Christian Egeler, Daniel Stolz, Helen Schai-Zigerlig, Annemarie Pfeifer, Tino Krattiger, Loretta Müller, Tanja Soland¹

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. April 2012 den nachstehenden Anzug Aeneas Wanner dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen:

Im Staatsvertrag des Kantons Basel-Stadt mit dem Kanton Basel-Landschaft ist festgeschrieben, dass beide Kantone die gleiche Fahrtleistung zu erbringen haben. Grundsätzlich sollen die Verkehrsbetriebe eine möglichst optimale und kostengünstige öffentliche Transportleistung erbringen. Welcher Betrieb welche Leistung erbringt, sollte sich nach der Qualität (z.B. Linienführung) und den Kosten orientieren und nicht nach historischen Paritäten.

Darum wird der Regierungsrat eingeladen, zusammen mit der Regierung des Kantons Basel-Landschaft, zu prüfen und zu berichten:

- ob der Staatsvertrag von 1982 geändert, vereinfacht und den heutigen Verhältnissen angepasst werden muss,
- ob er allenfalls auch aufgehoben werden könnte zugunsten der bundesrechtlichen Regelung für solche Fälle,
- ob in einer längerfristigen strategischen Betrachtung im Interesse einer effizienten, qualitativ guten und kostengünstigen Bewirtschaftung und einer koordinierten Verbesserung des Angebots, weitere Synergien erschlossen werden können oder auch die Zusammenführung zu einem gemeinsamen Transportunternehmen sinnvoll wäre.

Aeneas Wanner, Emmanuel Ullmann, Thomas Grossenbacher, Mirjam Ballmer, Christoph Wydler

Wir berichten zu diesen beiden Anzügen wie folgt:

1. Überprüfung der Staatsverträge zwischen Basel-Land und Basel-Stadt

Im Rahmen der Überprüfung der Staatsverträge zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt wird auch die Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) und die Basel-Land Transport AG (BLT) von 1982 von einer gemeinsamen Verhandlungsdelegation überprüft. Der heutige Staatsvertrag regelt die Zusammenarbeit zwischen BL und BS bei den kantongrenzüberschreitenden Linien von BLT, BVB und AAGL¹.

Mit der Überprüfung der Vereinbarung wird eine Optimierung der Steuerung des öffentlichen Nahverkehrs durch die beiden Kantone angestrebt. Die fachlichen Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen und das Verhandlungsergebnis ist offen. Der Fächer der möglichen Lösungsansätze ist sehr breit. Er reicht von einer minimalen Anpassung der Vereinbarung bis zu einer völligen Neuorganisation der Steuerung des öffentlichen Verkehrs beispielsweise durch Bildung eines Verkehrsverbunds.

Der Regierungsrat wird zu den beiden Anzügen daher erst zu einem späteren Zeitpunkt ausführlich berichten.

¹ AAGL = Autobus AG Liestal

2. Beantwortung der Fragen

2.1 Fragen im Anzug Heer und Konsorten

- *ob ein Verkehrsverbund in der Nordwestschweiz sinnvoll und machbar ist*

Zu dieser Frage wird der Regierungsrat Stellung nehmen, wenn die erwähnten Arbeiten abgeschlossen sind.

- *ob eventuell eine Verkehrsgemeinschaft schneller umgesetzt werden kann*

Im Unterschied zu einem Verkehrsverbund handelt es sich bei einer Verkehrsgemeinschaft um eine weniger verbindliche Kooperation der beteiligten Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften. Der Begriff ist nicht abschliessend definiert. Die erwähnten Untersuchungen werden ergeben, ob eine solche Lösung weiterverfolgt werden soll.

- *welche für unsere Region die optimale Organisationsform darstellen könnte*

Die Antwort auf diese Frage ist Gegenstand der genannten Arbeiten.

- *wie eine Etappierung vom Tarifverbund zu einem Verkehrsverbund aussehen könnte.*

Der TNW ist für den Bereich Tarife/Marketing zuständig und operativ als Zusammenschluss der Transportunternehmen anzusehen. Ein Verkehrsverbund würde hingegen in erster Linie die Steuerung des öffentlichen Verkehrs durch die bestellenden Behörden (Kantone) bündeln. Die Aufgaben des Tarifverbunds könnten aber weitgehend in einen Verkehrsverbund integriert werden. Ob ein solcher Lösungsansatz verfolgt werden soll, ist Gegenstand des erwähnten Prüfungsauftrags.

2.2 Fragen im Anzug Wanner und Konsorten

- *ob der Staatsvertrag von 1982 geändert, vereinfacht und den heutigen Verhältnissen angepasst werden muss*

Die Vereinbarung über die BVB und die BLT von 1982 entspricht in gewissen Teilen nicht mehr den heutigen Gegebenheiten. Die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben eine Überprüfung dieser Vereinbarung in die Wege geleitet.

- *ob er allenfalls auch aufgehoben werden könnte zugunsten der bundesrechtlichen Regelung für solche Fälle*

Die bundesrechtliche Lösung mit einem interkantonalen Kostenverteiler wird für den vom Bund mitgetragenen Regionalverkehr angewendet. Ob eine solche Regelung für den öffentlichen Nahverkehr zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft (Linien des Regional- und Ortsverkehrs) in Frage kommt, wird sich aus der genannten Überprüfung ergeben.

- ob in einer längerfristigen strategischen Betrachtung im Interesse einer effizienten, qualitativ guten und kostengünstigen Bewirtschaftung und einer koordinierten Verbesserung des Angebots, weitere Synergien erschlossen werden können oder auch die Zusammenführung zu einem gemeinsamen Transportunternehmen sinnvoll wäre

Aus Sicht des Regierungsrats ist es Aufgabe der Kantone als Besteller der Verkehrsleistungen Anreize zu schaffen, damit die Transportunternehmen Synergiepotenziale erkennen und aus schöpfen. Die Vor- und Nachteile einer Teilstaffelung (zum Beispiel Zusammenlegung der Tramsparthen) oder einer vollständigen Fusion der BVB und der BLT sind sorgfältig zu evaluieren.

Ein fusioniertes Transportunternehmen kann diverse Leistungen, die heute von BVB und BLT erbracht werden, möglicherweise kostengünstiger aus einer Hand anbieten. Andererseits erhielte ein solches Unternehmen faktisch eine Monopolstellung und die Konkurrenz mit einem anderen Anbieter würde entfallen. Ein mittelfristig denkbarer Ausschreibungswettbewerb wäre erschwert, da in der näheren Agglomeration kein vergleichbarer zweiter Anbieter mehr auf dem Markt wäre. Der Regierungsrat hält fest, dass BVB und BLT seit vielen Jahren auf operativer Ebene eng zusammenarbeiten. Wenn sie auf strategischer Ebene unterschiedliche Wege gehen, kann dies auch eine belebende Wirkung in einem Wettbewerb der beiden Betriebe haben.

Die Frage der (Teil-)Fusion zeigt auch, dass die Kantone als Leistungsbesteller und gleichzeitig Eigentümer bzw. Aktionär der Transportunternehmen in einer Doppelrolle sind, die Interessenskonflikte in sich birgt.

Im Rahmen der erwähnten Staatsvertragsverhandlungen zwischen den Partnern Basel-Landschaft und Basel-Stadt wird auch das Thema (Teil-)Fusion im Hinblick auf die Wechselwirkungen zwischen Unternehmensstrukturen und Steuerungsmodell seitens der Kantone beleuchtet.

3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Anita Heer und Konsorten betreffend „Weiterentwicklung Tarifverbund Nordwestschweiz zu einem Verkehrsverbund“ sowie den Anzug Aeneas Wanner betreffend „Staatsvertrag "grenzüberschreitende ÖV-Linien“ und Prüfung eines gemeinsamen Transportunternehmens stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrats des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin
Präsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin